



E.P.A.
مؤسسة ميناء أرزيو



Intertek

ArzewPorts.com

Revue trimestrielle de l'Entreprise Portuaire d'Arzew n°04, Janvier 2019

MEDPORTS

Réunion du comité statistiques et analyses des marchés à Malte Page : 06

Réunion du comité sectoriel de sureté et de sécurité Page : 09



Entretien

M Latroch Ali Nabil Directeur de l'agence maritime Nashco Mostaganem Page : 10



2ème congrès de la Fédération nationale des travailleurs des ports algériens page : 17

Sommaire

Page : 04

Participation de l'EPA au salon
Logistical 2018

Page : 05

Editorial

Un investissement judicieux

Page : 06

MEDPORTS

Réunion du comité statistiques et
analyses des marchés à Malte

Page : 08

MEDPORTS

Réunion du comité sectoriel de
sûreté et de sécurité

Page : 10

Entretien

M Latroch Ali Nabil Directeur de
l'agence maritime Nashco
Mostaganem

Page : 12

avancement des différents
projets d'investissements

Page : 15

Equipements

Acquisition durant l'année 2018

Arzew-Ports-com
Revue périodique éditée par l'Entreprise Portuaire
d'Arzew
Responsable de la publication : M. Lakhdar Mouilah
PDG de l'EPA
Coordination de la Publication : Mourad Belkihel
Coordination de l'édition : N.Benchachoua
Rédaction : N.Benchachoua et R. Mahi
Conception et réalisation MAA-COM
Tel : 0553297187
Conception graphique M. Amrous
Infographie : M.Amrous

Page : 17

2ème congrès de la Fédération nationale des travailleurs des ports algériens

Page : 18

- 34 travailleurs et travailleuses du port d'Arzew sélectionnés pour la Omra
- Médailles de fidélité pour les retraités

Page : 19

Deux cadres honorés

Page : 20

Lexique

Page : 21

Principaux indicateurs de l'activité portuaire



Participation de l'EPA au salon Logistical 2018

L'Entreprise Portuaire d'Arzew a pris part au Salon international du transport et de la logistique (Logistical 2018), qui s'est tenu du 26 au 29 novembre 2018 à la SAFEX à Alger.

La manifestation qui a été inaugurée par le ministre du Commerce, Monsieur Saïd Djellab, est organisée par la Chambre algérienne de commerce et d'industrie (CACI) sous le thème "Gestion des coûts logistiques, compétitivités et performance".

A travers près d'une soixantaine d'exposants, les secteurs d'activité concernés par ce salon comprennent les administrations et pouvoirs publics, le transport de marchandises, les auxiliaires de transport, les métiers logistiques et les infrastructures spécifiques à la logistique.

La présence de Monsieur le ministre du commerce est d'autant plus opportune que des efforts sont faits au plus haut niveau pour faire de 2019, l'année des exportations hors hydrocarbures. C'était l'occasion idoine pour jauger les capacités nationales en matière de logistique, colonne vertébrale de l'opération exportation.

Lors de sa visite dans les différents stands, Monsieur le ministre a appelé les différents exposants à faciliter l'acte d'exporter à travers l'apport des différents modes de transport de marchandises et de logistique.

A ce titre, il a insisté auprès des représentants des

sociétés de transports routier, maritime et ferroviaire ainsi que des autres opérateurs concernés à agir pour contribuer à la promotion des exportations du pays à travers la réduction des coûts et des délais à l'export dans un cadre concurrentiel.

Pour ce qui concerne le transport maritime, M. Djellab a fait part de la nécessité pour la Compagnie algérienne de transport maritime CNAN Nord d'intégrer pleinement la politique nationale d'export hors hydrocarbures, et ce, suite à la signature d'une convention dans ce sens entre le ministère et cette compagnie maritime.

"Nous voulons que la CNAN soit notre opérateur central pour l'export" en matière de transport, a-t-il souhaité.

Concernant les infrastructures portuaires, les représentants de différents ports (Skikda, Béjaïa, Djendjen, Oran...) ont fait une présentation succincte des liaisons de leurs structures avec le réseau routier et ferroviaire du pays pour l'optimisation de l'acte d'exportation.

Monsieur Djellab a pour sa part appelé les représentants des ports de fret maritime à densifier leurs connexions avec les zones industrielles du pays.

La présence de l'EPA à ce salon travers un stand et des cadres de l'entreprise a permis un surcroît de visibilité aux ports d'Arzew et de Bethioua.



Un investissement judicieux

L'année 2018 aura été pour les ports d'Arzew et de Bethioua, fructueuse en réalisations et en acquis multiples qui contribuent à donner à ces structures une autre dimension. Déjà pivots logistiques de l'économie des hydrocarbures, les ports d'Arzew et de Bethioua ne comptent pas se satisfaire de cette position et de cette manne mais veulent aller conquérir de nouveaux marchés et d'autres trafics. Adossés au fleuron national de l'énergie, en l'occurrence la zone pétrochimique d'Arzew, les deux plateformes ont acquis suffisamment d'expérience et de savoir-faire pour ambitionner des partenariats dans d'autres secteurs. La crise des prix du pétrole ayant été un mal pour un bien, nous en avons saisi l'opportunité pour nous déployer sur d'autres marchés en concluant des partenariats avec les grosses entreprises industrielles de la région, à l'instar de Tosyali et Renault. Cela nécessite, cependant de gros efforts en investissements et nous les avons consentis. C'est un engagement ambitieux que nous entreprenons à travers la modernisation, la transformation et le renouvellement des structures au niveau des ports d'Arzew et de Béthioua, où la part des opérations en dehors des hydrocarbures est en hausse continue. La réalisation du terminal minéralier entre dans cette stratégie et permettra, à moyen terme un niveau de trafic extraordinaire. La réception prochaine d'un convoyeur d'environ 11 Km, réalisé avec notre partenaire Tosyali, est un complément à cette œuvre d'envergure permettant fluidité, rapidité et préservation de l'environnement. Le projet du môle 5 offrira des postes à quai avec des tirants d'eau de 12 à 14 mètres et permettra la réception de navires de 50.000 à 60.000 tonnes, dans des espaces hors ceux réservés aux trafic des hydrocarbures. Le confortement du brise-lames du port de Bethioua et le revêtement des terre-pleins et voies de circulation des ports d'Arzew et de Béthioua, sont également d'autres réalisations à mettre à l'actif de l'EPA et qui s'inscrivent dans la modernisation et la mise à niveau continues des infrastructures. L'année 2019 verra le couronnement de nos efforts par la réception des grands projets.

Lakhdar Mouilah
PDG de l'EPA



En tant que chef du département commercial et statistiques au niveau de l'EPA, M Sofiane Guechetouli a été officiellement mandaté pour représenter le port d'Arzew au niveau du comité statistiques et analyse des marchés de l'association Medport. Ce dernier a bien voulu nous parler de la réunion de ce comité sectoriel tenue les 1 et 2 Octobre 2018 au Malta Freeport, sur le rôle de ce comité, des objectifs stratégiques ainsi que de cette nouvelle dynamique que veulent atteindre ses initiateurs.

M Sofiane tiendra tout d'abord à rappeler que l'Association MED ports a tenu son Assemblée générale constitutive le 27 juin 2018 à Marseille, suivie par d'autres réunions importantes dont celle de Civitavecchia avec une vingtaine d'autorités portuaires de la Méditerranée et où, il fut question de problématiques communes mais aussi, du caractère hautement stratégique de la Méditerranée sur le parcours des routes maritimes mondiales, d'offrir aux ports nationaux une vraie place dans le bassin méditerranéen, attirer les opérateurs à utiliser et exploiter les ports algériens.

Il a été décidé d'initier une demi-douzaine de comités sectoriels, à savoir : Comité Relations Internationales avec les Institutions, Comité Développement Durable, Comité Formation et Expertise Maritime, Comité Sécurité et Sûreté, Comité Smart Port, Comité Statistique et dans lesquels ont été nommés des représentants des ports d'Arzew, de Bejaia, d'Algésiras, de Bastia, de PuertosdelEstado, de Barcelona, de l'Office des Ports Tunisiens, de Valence, de Skikda, et de

Damiette. La réunion de ce comité statistique regroupant les représentants des ports du pourtour méditerranéen, a été surtout une occasion d'échanges des pratiques, de collecte et de traitements des données qui a été finalisé par l'adoption d'un modèle unique « ESPO » qui réunit toutes les statistiques et les données des ports membres.

Avec un volume de près de 45 millions de tonnes de marchandises traités par an, et vu sa spécificité, il était logique que le port d'Arzew participe à cette nouvelle initiative, vu aussi, les enjeux stratégiques du bassin méditerranéen en matière de transport maritime et commercial. « Entre autres tâches de ce comité, explique notre interlocuteur, il s'agit de réunir toutes les statistiques et données des différents membres afin de les analyser et de les traiter pour les uniformiser selon un modèle unique. Ceci, afin d'étudier les problèmes en lien avec le secteur maritime et portuaire dans le contexte de la législation et des traités internationaux, d'informer ses membres de rechercher des positions communes, et d'obtenir une association bien

équilibrée fonctionnant avec des ports de diverses tailles depuis différentes régions autour de la zone méditerranéenne »

En effet, lors de cette réunion une feuille de route pour l'année 2019 a été établie et plusieurs résolutions ont été prises pour améliorer l'efficacité, la compétitivité et la visibilité mondiale de Med ports. Une base de données générale a été créée pour le Secrétariat Général avec les coordonnées de chaque membre de l'association : représentants des comités, responsables des statistiques, membres des comités, fonctions et coordonnées. Ce document est partagé par les deux équipes et est utilisé pour toutes les démarches administratives et logistiques. D'un commun accord il a été décidé d'adopter un modèle unique d'indicateurs clés de performance communs afin de faciliter la consolidation et le traitement des données pour une bonne analyse des marchés afin de « développer les services que les ports fournissent aux clients et aux parties prenantes, il faut densifier et uniformiser les données pour améliorer la compétitivité. »

En matière d'objectifs, souligne-t-on, il faut savoir que cette association est une initiative du port de Marseille Fos afin d'offrir un espace d'échange aux autorités portuaires du bassin méditerranéen autour de problématiques communes, tels que, le rôle de la Méditerranée et de ses ports comme interface entre l'Europe et l'ensemble du continent africain, les opportunités de développement des routes maritimes autour de la nouvelle dynamique chinoise des routes de la soie « one belt one road », et les solutions innovantes de « supply-chain » durable en matière de transport maritime et terrestre massifié.

Cette initiative, explique le représentant du comité statistique, vise dans un premier temps à rééquilibrer les échanges sur le marché euro-méditerranéen vue la suprématie des ports de Rotterdam, Anvers et Hambourg sur les trafics Est-Ouest, ces routes maritimes qui concentrent aujourd'hui la très grande majorité des flux maritimes réguliers (ceux reliant l'Asie à l'Europe, l'Asie à l'Amérique du Nord et, dans une moindre mesure, l'Amérique du Nord à

l'Europe). Au regard des jeux d'influence portuaire au sein de ce bassin géostratégique, précise M Guechetouli, les acteurs restent avant tout des concurrents, et sont confrontés à des réalités économiques fort différentes et à des disparités notamment conditionnées par leur positionnement géographique (selon que l'on soit placé près ou loin des détroits et des stratégies Canal de Suez, du Bosphore ou de Gibraltar), facteur capital pour aimer la marchandise à transporter.

Dans la suite de cette première réunion, une visite a été organisée au niveau du terminal container du port de Malte ainsi qu'au niveau de l'entreprise OilTanking qui s'occupe du soutage et de l'avitaillement des navires. Les représentants des différents ports ont ainsi reçu des explications sur le fonctionnement des différentes installations.

Point de passage où transitent selon les années entre un tiers et un quart du trafic mondial maritime, les ports de la Méditerranée pourraient retrouver une place de « centre du monde » maritime à condition de relever le défi de la conteneurisation, condition essentielle souligne-t-on, pour s'arrimer aux flux mondiaux.





MEDPORTS RÉUNION DU COMITÉ SECTORIEL DE SURETÉ ET DE SÉCURITÉ

Le PFSO du Port d'Arzew Mr Bouabida.A, les commandants des Ports de Skikda Mr Salhi.A et de Bejaïa Mr Hadjal.R, le commandant adjoint du Port Tanger Med (Maroc)El fatmi.A, et des Ports espagnols Gese. J, ainsi que le SG du Port de Marseille Guillaumet.P, se sont réunis au sein du siège de l'Entreprise Portuaire d'Arzew le 14 Novembre 2018. Cette réunion présidée par MrBouabida.A, directeur du bureau de sûreté du Port d'Arzew a été organisée suite à l'assemblée générale constitutive de l'association MEDPORTS à l'issue de laquelle le Port d'Arzew a été désigné pour présider le comité sectoriel sûreté et sécurité.

Le PDG M Mouilah Lakhdar a eu, au cours de cette réunion, tout le loisir de faire connaître aux présents les atouts que recèle le Port d'Arzew, le plus important d'Algérie non seulement en matière de volume d'activité avec ses 45 millions de tonnes par an mais aussi par sa logistique, ses moyens humains ainsi que ses différents dispositifs de sûreté et de sécurité mis en place, ensuite Mr Bouabida a fait une présentation sur la sûreté portuaire en touchant les différentes méthodes et pratiques appliquées au Port d'Arzew. Aussi, les discussions ont été axées sur toutes les questions relatives à la sécurité maritime et sûreté portuaire qui relèvent du domaine de compétence de l'OMI, couvrant à la fois les navires à passagers et tous les types de navires de charge. Le terrorisme, la cyber-sécurité, l'Innovation, la Sécurité des Ferries et des RoPax, la mise en Place de l'ISPS et autres normes internationales (ISO, OEA, CTPAT etc...), le traitement des marchandises dangereuses (question

du traitement du GNL comme carburant et non comme matières dangereuses...) ont été entre autres thèmes abordés par les présents. L'actualisation, par exemple, de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et les codes et recueils de règles connexes, comme ceux portant sur les marchandises dangereuses, les engins de sauvetage et les systèmes de protection contre l'incendie. D'autres sujets ont également été soulevés, à l'instar des questions liées à l'élément humain, avec notamment des amendements à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW). De nombreuses questions sont actuellement inscrites à l'ordre du jour du Comité, parmi lesquelles figurent entre autres : les normes en fonction d'objectifs ; les navires autonomes ; la contrebande, l'émigration clandestine, les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires ; la cyber sécurité ;

l'e-navigation ; et la modernisation du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).L'accent a aussi été mis sur la nécessité de coordonner les actions de différentes autorités portuaires les quels doivent être prises en compte par les ports du sud de l'Europe. Et ce, pour soutenir les projets de collaboration avec les ports de l'UE et du Proche-Orient, en tant que nœuds fondamentaux du développement de la logistique du bassin méditerranéen.

La réunion a été suivie d'une visite sur site au niveau du Port commercial d'Arzew et durant laquelle la délégation a pu, en compagnie des autorités (Douane, Police des frontières, sûreté portuaire et garde-côtes) constater de visu les différentes installations ainsi que les dispositifs de sûreté et de sécurité mis en place et des niveaux de sécurisation des structures.

Cette réunion a aussi conforté les acteurs du monde maritime présents dans leur stratégie de coopération, à renforcer leur détermination à construire une communauté économique élargie capable de répondre aux défis de la logistique mondiale au service de la fluidité des échanges. Aussi, et en commun accord il a été décidé l'acceptation des règles de fonctionnement des comités ainsi que l'établissement d'une feuille de route 2018/2019 comportant l'organisation d'un voyage d'étude à Tanger Med, destiné à connaître et analyser les pratiques de ce port et de les confronter avec ses propres pratiques ; la création d'une plateforme d'échanges virtuels sur ces sujets, ainsi que la création d'une fiche promotionnelle sur les standards sécurité et sûreté communs appliqués dans les MEDPORTS à destination des clients.

Pour rappel, les 26 et 27 novembre 2018, le Comité exécutif des (20) vingt Ports membres de l'Association MEDPORTS, se sont réunis au siège du Port Italien Civitavecchia afin d'évaluer l'évolution générale des cinq (05) premiers mois depuis la création de l'Association, qui s'est déroulée le 27 juin à Marseille. Après l'approbation du rapport d'activités 2018, les participants à l'Assemblée générale ont défini les priorités pour 2019 pour les six (06) comités techniques de MEDPORTS.

Les principaux objectifs opérationnels porteront sur l'utilisation du guichet unique des douanes, sur la promotion et le développement, par l'échange d'expériences, de technologies visant à réduire les émissions dans l'atmosphère et les bruits générés par les navires, sur la visibilité internationale grâce à une communication constante et constitution d'un programme de formation impliquant également les instituts de formation des opérateurs portuaires. L'ensemble des membres de l'association MEDPORTS ont réaffirmé leur engagement en faveur d'une coopération accrue en 2019. Lors de la réunion présidée par la présidente du port de Marseille, Mme Cabau, le 26 novembre, et par le président de Majo le 27 novembre, il a été décidé de programmer de nombreuses réunions internationales pour 2019, dont une avec les coordinateurs des corridors européens, et une présentation officielle aux nouvelles institutions européennes à Bruxelles.



Entretien

M Latroch Ali Nabil Directeur de l'agence maritime Nashco Mostaganem



« Nous avons d'excellents rapports avec l'EPA d'Arzew »

La société nationale Shipping Company (Nashco), est une filiale du groupe algérien de transport maritime (Gatma). Elle a été créée en 1991 pour faire face aux exigences de développement de l'économie nationale et aux besoins de l'armateur national algérien. M Latroch Ali Nabil, directeur de l'agence maritime Nashco à Mostaganem a bien voulu nous entretenir d'abord sur Nashco et puis sur ses rapports et relations avec l'EPA d'Arzew.

Arzew-ports-com : Nashco est présente dans tous les ports d'Algérie, quel rôle joue-t-elle ?

M Latroch Ali Nabil : En sa qualité d'agent général et d'agent portuaire, elle est présente dans tous les ports d'Algérie et dans les plus grands ports du monde. Nashco a commencé à déployer ses activités dans toutes les branches du transport maritime, accompagnant les plus grands armateurs dans leurs activités nationales et internationales. Ses activités couvrent aussi bien la consignation des navires en lignes (tramping et car-ferries), et des conteneurs, l'avitaillement des navires, le ravitaillement des bases de vies et hôtels, les opérations de transit, le magasinage et entreposage, le recrutement de fret, que le courtage, les conseils et l'assistance en transport multimodal.

Arzew-ports-com : Depuis quand Nashco est-elle présente au Port d'Arzew ?

M Latroch Ali Nabil : A proprement dit, l'antenne

d'Arzew a été créée en 2001, elle dépend, avec celle de Ténès, de l'agence de Mostaganem (créée en 1997). Mais son activité a bondi à partir de l'année 2017, c'est-à-dire avec le lancement du projet CAX, un partenariat entre notre armateur national Cnan-Med et Arkas Line. Il s'agit d'un système de flotte partagée entre les ports de Constanta et Novorossiysk (Roumanie) via le port Marport (Turquie) avec le déploiement de trois navires d'une capacité nominale de 1700 Equivalent vingt pieds (EVP). A la faveur de cette convention, Cnan-Med et Arkas Line se partagent ce trafic équitablement sur la base d'une part de 50-50% pour un volume annuel prévisionnel de 27 000 EVP.

Arzew-ports-com : Question chiffres, quel est votre bilan d'activités au niveau de l'EPA ?

M Latroch Ali Nabil : Durant l'exercice 2018, Nashco a procédé au port d'Arzew à 55 escales avec un tonnage de 128 000 tonnes en import et 157 000 tonnes en export. Un navire appartenant à Cnan-Med a été affecté pour les opérations du projet CAX à savoir le

Tamenrasset. La flotte de Cnan-med comprend le Gouraya, le Titteri et le Tamenrasset, alors que trois autres navires ont été affrétés. Il s'agit du Marfret, de l'Emona et du Boston. Pour ce qui est de la Cnan nord, 07 navires sont opérationnels à savoir, le Sedrata, le Timgad, le Tinzirene, le Constantine, le Saoura, le Kherrata, et le Stidia. Plus de 22 navires transitent par Béthioua pour le soutage.

Arzew-ports-com : Quelle est la qualité de vos rapports avec l'EPA ?

M Latroch Ali Nabil : Elles sont plus qu'excellentes, pour ne pas dire familiales particulièrement en matière de manutention et de facilitations administratives (priorité d'accostage au pavillon national) rapidités des formalités avec les autorités locales (police des frontières, Douanes, et capitainerie), rapidité du traitement des navires en matière de chargement et déchargement des conteneurs (400 boîtes en un jour). On ne peut que louer le professionnalisme du personnel qualifié, et de la bonne entente avec les dirigeants de l'EPA. Certes la part de marché de 5 % de l'EPA est moindre que les 50 % de Mostaganem pour des raisons évidentes, plus de conventions signées, accès facile aux infrastructures routières, etc. Toutefois, avec la nouvelle pénétrante, et les différents projets d'aménagements qui vont se concrétiser dans le proche avenir, tout cela va changer la donne. L'on constate de visu la nouvelle dynamique entreprise par M Mouilah Lakhdar, en matière de planification et de stratégie commerciale, et l'on est d'autant plus heureux de le soutenir et de l'accompagner dans cette perspective.

Arzew-ports-com : Avec la désignation, en juin 2018, du nouveau PDG de Nashco, M KoumasAbelkader, y'aura-t-il des changements dans la vision et la politique de Nashco ?

M Latroch Ali Nabil : Une nouvelle dynamique va être impulsée avec comme objectifs l'investissement sur les ressources humaines par la formation des cadres pour une meilleure qualité de prestation (certification) et travailler avec des armateurs fiables et qui représentent des avantages significatifs. Le

nouveau PDG, entend créer un système d'information regroupant toutes les agences implantées au niveau des 10 ports ainsi qu'aux bases de vies dans le sud du pays. Un système d'information en temps réel traitant toutes les données. En matière de logistique, par exemple Nashco projette avec M le Wali de Mostaganem, pour l'acquisition d'un terrain de 02 hectares pour la réalisation d'un parc à conteneurs. Afin d'être toujours plus proche de ses clients et de développer ainsi un service de proximité efficace, Nashco est présente le long de la côte algérienne à travers ses agences implantées à Alger, Mostaganem, Bejaia, Skikda, Annaba et Oran, en plus de ses antennes à Ghazaouet, Arzew et Jijel. Pour compléter sa présence à travers toutes les régions côtières, Nashco dispose de parcs à conteneurs vides à Alger, Oran et Bejaia. Grâce à ce réseau d'agences et d'antennes, l'entreprise se veut le maillon indispensable de la chaîne de transport maritime international. Elle coordonne et supervise les escales des navires, ce qui en fait le dépositaire des informations autour de cette activité.

Toutes ces prestations et ces services en qualité d'opérateur et de gestionnaire de navires, d'agent consignataire, de représentant d'armements et de lignes maritimes, de fournisseurs spécialisés en avitaillement et autres services, font de Nashco un partenaire de premier rang incontournable à travers le territoire national.



avancement des différents projets d'investissements



Désireuse de mieux valoriser les atouts de ses infrastructures portuaires, l'EPA s'est donc attelée à la requalification et au désenvasement du port d'Arzew comme à la création de nouvelles structures à l'instar du quai minéralier dans la zone industrielle de Béthioua. Ce dernier sera doté d'une jetée de rive de 703.2 m et d'un ouvrage d'accostage de 360 m.

Lancés en 2016, les travaux de réalisation qui ont été confiés au groupement d'entreprises impliquant la société nationale COSIDER et une entreprise chinoise China harbour Engineering Ltd, ont dû être arrêtés en raison de plusieurs contraintes, à commencer par le déplacement du site d'implantation vers une autre zone, la difficulté d'accès au chantier par la zone industrielle d'Arzew, l'augmentation de la masse des travaux, et auxquelles il faut ajouter les conditions météorologiques défavorables pour l'exécution des



travaux et les achever dans les délais impartis. Actuellement le taux d'avancement du projet est de 77.97%.

Pour rappel, l'objectif est de pouvoir fournir de la matière première à l'aciérie de Tosyali implantée à quelques kilomètres du futur quai. Celui-ci aura une capacité finale de 6 millions de tonnes/an, avec la possibilité d'accostage d'une quarantaine de navires pouvant aller jusqu'à 150 000 t chacun. Si le délai de réalisation est de 16 mois, dont 6 déjà consommés par la phase d'études, le montant du marché dépasse les 17 milliards de dinars.

Parallèlement, les travaux de réparation du chemin de roulement du brise-lames du port de Béthioua qui ont été confiés à MEDITRAM assisté par le LABORATOIRE D'ETUDES MARITIMES et la Direction des Travaux Publics-Oran, pour l'assistance technique, continuent depuis 2015 avec un taux d'avancement de 56.05%. Les arrêts des travaux partiels sont causés par l'occupation des postes de chargement B1, B2 et B3 et les conditions météorologiques défavorables.

La poursuite des travaux de confortement du brise-lames du port de Béthioua dans sa (2ème tranche) accusent un taux d'avancement de 8.78 %. Confiés au groupement MEDITRAM- COSIDER – CHEC, les travaux qui ont commencé en Avril 2018 avec un délai de réalisation de 36 mois s'achèveront le 25 Avril 2021.

Par ailleurs, les travaux de curage et de dragage aux abords de quais du môle commercial du port d'Arzew qui ont été confiés à SARL STIM se poursuivent avec un taux d'avancement de 52 %.

Il en va de même pour les travaux de revêtement des terre-pleins et voies de circulation des ports d'Arzew et de Béthioua dont le taux d'avancement est de 30.00%. Confiés à la Société Nationale des Travaux Publics « SNTP » assistée par l'Organisme National de Contrôle Technique des Travaux Publics « C.T.T.P », le démarrage des travaux a été lancé début février 2018 avec un délai de réalisation de 12 mois et s'achèvera en Mars 2019 selon les prévisions.

Autre projet en voie de concrétisation celui de la réalisation d'un bâtiment en R+1 (Magasin d'approvisionnement) au port d'Arzew. Les travaux ont été confiés à l'E.P.E AL.RE.CC PROMAINT pour un délai de 18 Mois, alors que l'étude et le suivi de la réalisation ainsi que le Contrôle Technique, sont assurés, respectivement, par le Bureau d'études BET/BENACHENHOU et l'Organisme de Contrôle Technique « C.T.C ». Les travaux ont été lancés le 23 Janvier 2018 et s'achèveront en Juillet 2019.



Zoom sur un métier OFFICIER DE PORT BSP

Les officiers de port, fonctionnaires assermentés, sont chargés de faire appliquer le code des ports maritimes et le règlement local de police nautique sur l'ensemble du territoire portuaire. Ils coordonnent depuis la capitainerie toute l'activité du port liée au commerce, à la pêche ainsi qu'à la plaisance. Le statut de l'officier de port algérien est régi par le décret N° 68-1 du 30 mai 1968 portant le statut particulier des officiers de port. Les tâches des officiers de port sont: L'intervention en matière de Police des Ports, la régulation et fluidité du trafic portuaire, la sécurité des navires au port, le suivi et gestion réglementaire des matières dangereuses dans les ports, l'application du règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes, la surveillance terrestre et maritime pour protéger l'intégrité des installations portuaires, la sécurité des personnels et usagers du port, la sécurité des marchandises et de l'environnement, la coordination des opérations de lutte contre les sinistres sur le domaine portuaire, la création et diffusion des informations destinées aux usagers des ports, l'accomplissement des tâches de collaboration interne avec d'autres services portuaires, la collaboration avec d'autres administrations pour les besoins de leurs missions.

PORTRAIT

M. MOHAMED TAKIEDDINE

SEREIR

Officier de port auprès du bureau de sûreté portuaire

Parti d'un TS en réseaux et systèmes informatiques, Mohamed Takieddine Sereir, 26 ans, s'est engagé dans la marine marchande très jeune. D'ailleurs la mer, il la connaît depuis qu'il est tout petit puisqu'il habite en bord de mer à Arzew. A 19 ans après des études en génie mécanique, il intègre pour 3 années l'Ecole nationale supérieure maritime de Bousmail et fait ses preuves d'élève officier de port pendant une année. En 2015, il décroche enfin son diplôme d'officier de port. En 2016, il rejoint l'EPA en tant qu'officier de port « au niveau de la capitainerie, l'officier de port est en fait responsable du domaine public portuaire (maritime et terrestre), nous explique Mohamed Takieddine, il est le représentant de la puissance publique au sein de l'EPA. Ses missions relèvent de la sécurité portuaire, de la sécurité du trafic maritime, la gestion des marchandises dangereuses selon le code IMDG, il établit aussi des procès verbaux de constatation de contravention, il coordonne le travail avec les différentes autorités dans la gestion des sinistres, il est aussi chargé des missions d'inspection de sécurité et de contrôle à bord des navires, le contrôle des plans d'eau, des plans de circulation à l'intérieur de l'enceinte portuaire, de la lutte anti-pollution ».



Au niveau du Bureau de Sûreté Portuaire (BSP), ses missions touchent à la sûreté portuaire qui englobe deux domaines, d'abord la sûreté interne de l'entreprise SIE. Le directeur du BSP chapote plusieurs officiers de sûreté les quelles dirigent les chefs de quart et des agents de sûreté portuaire installés au niveau des deux ports d'Arzew et de Béthioua.

Ensuite il veille à l'application du code ISPS. Parmi les autres missions de son poste, rappelle l'officier, il y a celles de définir les points de vulnérabilités dans l'enceinte portuaire où il doit évaluer les risques et incidents de sûreté qui peuvent survenir. À bord des navires, l'officier de sûreté traite avec les agents de sûreté appelés SSO. Avant même l'établissement de la déclaration de sûreté (D.O.S), il procède à l'inspection des documents de l'état du navire de ses certificats de conformité,

d'assurer la sûreté par un contrôle des passages de marchandises dangereuses. Il s'agit aussi de recevoir les différentes déclarations, de sûreté, de déchets, d'exploitation des navires...etc ; pour s'assurer que toutes les consignes et normes sont respectées, s'assurer de l'état de santé de l'équipage « maritime health déclaration » et communiquer le degré de sûreté de l'installation portuaire.

A terre, il contrôle les aires d'entreposage des marchandises, la sûreté des lieux et des personnes. Il participe aussi aux missions de sécurité avec les officiers de port auprès de la capitainerie, le contrôle des accès au port et à bord des navires, de l'identification du trafic entrant et sortant du port, et l'identification des infrastructures importantes du port.

« Nous sommes les premiers interlocuteurs, parfois les seuls, pour un navire arrivant au port. La qualité d'accueil est importante, c'est le pilier de la stratégie du port d'Arzew »

Equipements

Acquisition durant l'année 2018

L'acquisition en 2018 de nouveaux équipements va sans nul doute renforcer la capacité de manutention portuaire de l'EPA. Trois Reach stakers de 45T, un chariot élévateur spreader de 9 T, deux camions l'un à benne tasseuse de 12 M3 et l'autre multi -benne ampli-roll ainsi que l'acquisition prochaine de 40 cabestans d'amarrage, viennent ainsi renforcer les activités de l'entreprise pour cette année 2019. Ce qui va aussi donner un réel coup d'accélérateur, d'un côté, aux opérations de traitement de conteneurs et de l'autre, acquérir des équipements de dernière technologie pour une meilleure qualité des services tant au niveau de la manutention que des servitudes. Par ailleurs, des résultats jugés « performants » ont été réalisés par l'entreprise grâce à l'acquisition en 2017 de nouveaux équipements de manutention, ce qui a créé une fluidité dans les activités de manutention au niveau des quais et mieux encore a réduit considérablement le nombre de navires en rade.

01 Camion multi-benne ampli-roll

Caractéristiques techniques :

Marque : HYUNDAI

Type : HD 78

N° de châssis : KMFGA17PPFC289684

Année de fabrication : 20L8

Longueur hors tout : 6565 mm

Largeur hors tout : 2000 mm

Hauteur hors tout : 2270 mm

Empattement : 3735mm

Charge utile : 5320 l Kg

Puissance moteur : 102 i W

Vitesse max : 125 Km/h

Nombre d'essieux et de roues : 02 essieu/06 roues

Roues avant : 2 roues/directrices

Roues arrière : 04 roues/motrices

Carburant utilisé : diesel

Capacité réservoir carburant : 1001

Boîte vitesse : manuelle (05 rapport AV/01 rapport AR)

Frein de service : pression par le fluide hydraulique

Frein de stationnement : par câble

Mode d'alarme : Témoins lumineux



01 Camion à benne tasseuse de 12 M3

Caractéristique technique

Marque : HYUNDAI

Type : HD 120

N° de châssis : KMFLAI.8KPJC1.t62O1.

Année de fabrication : 2018

Longueur hors tout : 8920 mm

Largeur hors tout : 2350 mm

Hauteur hors tout : 2750 mm

Empattement : 4895 mm

Charge utile : 4260 Kg

Puissance moteur : L65 KW

Vitesse max : L30 Km/h

Nombre d'essieux et de roues : 02 essieu/06 roues

Roues avant : 2roues/directrice

Roues arrière : 04 roues/motrice

Carburant utilisé : diesel

Capacité réservoir carburant : 2001

Boîte vitesse : manuelle (6 rapport AV/01rapport AR)

Frein de service : pression par le fluide hydraulique

Frein de stationnement : par câble

Mode d'alarme : Témoins lumineux



Un chariot élévateur : à spreader extensible sur mat télescopique à deux éléments avec une capacité de levage de 9 T. Prise frontale par twislock, destiné au gerbage de conteneurs vides de 20 à 40 pieds

Fiche technique

Marque : Kalmar
Modèle: DCT 90-45 E5
Poids à vide total : 37000 kg
Poids en charge total : 46000 kg
Rayon de braquage intérieur : 1500 mm
Rayon de braquage extérieur : 7000 mm
Empattement : 4550 mm



03 ReachStacker Kalmar DRF 450-65S5, monté sur flèche télescopique, destinés au levage, relevage et à l'entretien des conteneurs pleins de 20 à 40.

Fiches techniques

Marque : Kalmar
Modèle : DRF 450-65S5
Poids à vide total : 678550 kg
Poids en charge total : 112850 kg
Rayon de braquage intérieur : 1200 mm
Rayon de braquage extérieur : 8500 mm
Moteur : brand/type Volvo / TAD1360 VE (256 kW/1900 rpm, Stage 3B) Diesel

40 cabestans :

Equipements portuaire pour l'accostage et l'amarrage des navires.

Le cabestan électrique est un treuil à axe verticale logé sur la structure du croc d'amarrage fixé sur une bride par quatre tiges filetées de diamètre 32mm duquel s'enroule une corde à tirer une amarre d'un navire Méthanier ou pétrolier. Le moteur du cabestan est accouplé avec une boîte de vitesse remplie d'huile de type ATF. Le fonctionnement du cabestan se fait à l'aide d'une pédale, d'un bouton poussoir d'arrêt d'urgence et d'un sélecteur de direction.

Fiche technique

Un moteur asynchrone triphasé fermé ADF Ref : EExd II B T4 ; P=4Kw, U=400V, 50Hz.

Le coffret de commande : est de type ADF ref EExd IIB T4, équipé d'un contacteur P=5.5Kw/ 400V avec un commutateur électrique à deux positions (ON/OFF), un bouton poussoir d'arrêt d'urgence et un relais thermique de protection contre les surintensités : Ith=4 à 10A, et à réarmement externe.

Une pédale de commande : IP68 de type ADF ref : EEx d 6A/500V.

Le réducteur de cabestan : conformément aux normes CEI /CENELEC.

La Vitesse de halage : est de 10m/mn.

La traction de l'amarre : est de 1800Kg.



2ème congrès de la Fédération nationale des travailleurs des ports algériens

C'est en présence du ministre du Travail, de l'Emploi et de la Sécurité sociale, Monsieur Mourad Zemali, de son homologue des Travaux publics et des Transports, Monsieur Abdelghani Zaâlane, de Monsieur Sidi Saïd, secrétaire général de l'UGTA, du wali d'Oran, Monsieur Mouloud Cherifi, des membres du Secrétariat national de la centrale syndicale et des unions de wilayas, de l'ensemble des syndicats de l'UGTA et les autorités locales de la wilaya d'Oran, que s'est déroulée l'ouverture du 2ème congrès de la Fédération nationale des travailleurs des ports algériens, le 24 décembre 2018 à la grande salle de la gare maritime d'Oran.

La commission en charge de la préparation du congrès, réunie le 18 décembre 2018 au siège de la centrale syndicale sous la présidence de M Guettiche Ahmed, secrétaire national chargé des relations à l'UGTA a arrêté à 154 le nombre de congressistes et à 71 les membres de la commission exécutive. La commission a par ailleurs procédé à la répartition des 71 sièges entre les 15 entreprises nationales de la branche selon la règle de la représentation proportionnelle. Conformément à ces dispositions, le port d'Arzew dispose de dix congressistes ainsi que de six sièges au niveau de la commission exécutive fédérale (CEF) de la (FNTPA).

Après les discours des deux ministres et du wali d'Oran, le Secrétaire Général de l'UGTA, a pris la parole pour présider à l'élection du secrétaire général de la fédération. Ainsi Monsieur Meliani Mohamed a été plébiscité par l'ensemble des présents pour être reconduit à la tête de la FNTPA.



Membres de la commission exécutive fédérale :

*Belkébir moussa
Si Youcef Azzedinne
Alouajdaoui Abdelkader
Kraznadjji Miloud
Zegzaoui Bachir
Tayeb Ammar
M Youcef Azzedinne a été élu
membre du bureau chargé de la
communication de l'information et
des affaires générales.*

34 travailleurs et travailleuses du port d'Arzew sélectionnés pour la Omra



17 travailleurs, 12 retraités et 04 veuves de travailleurs décédés, ont été sélectionnés, ce lundi 28 janvier 2019 au siège de l'EPA d'Arzew, à l'issue d'un tirage au sort pour l'accomplissement de la Omra pour cette année 2019. C'est en présence des cadres dirigeants de l'EPA, du président du CP et du SG du conseil syndical et devant une assistance composée de l'ensemble des travailleurs, qu'il a été procédé dans la transparence au tirage au sort de 34 personnes sélectionnées de chaque direction. A cette occasion, les représentants des travailleurs ont exhorté l'ensemble du personnel à redoubler d'efforts tout en préservant leurs acquis et ce dans l'intérêt d'abord de l'entreprise et du pays.



Médailles de fidélité pour les retraités

Le conseil syndical ainsi que le comité de participation ont organisé en ce jour lundi 28 janvier 2019, une cérémonie qui entre dans le cadre de la commémorative du 1er Novembre afin d'honorer les travailleurs ayant dépassé les 15,20,25,30 et 35 ans de bons et loyaux services au sein de l'entreprise portuaire d'Arzew. Des attestations d'honneur ainsi que des médailles de fidélité ont été décernées aux travailleuses et travailleurs lors d'une collation et au cours duquel des félicitations et congratulations leur ont été adressées en remerciement et reconnaissance des dures années de labeur.



Deux cadres honorés



Deux parmi les cadres les plus anciens à l'EPA ont tiré leur révérence professionnelle le 31 décembre 2018, à l'issue de deux carrières exemplaires. La direction de l'entreprise et leurs collègues ont tenu à les honorer dans une cérémonie symbolique pleine d'émotion. Ils jouissent désormais d'une retraite bien méritée

Mohamed Rebib

Monsieur Rebib Mohamed est né le 11 décembre 1957 à Bethioua il a passé 34 années à l'EPA. Une grande fidélité pour quelqu'un qui était destiné à une carrière d'éducateur, étant diplômé de l'école normale en qualité d'animateur arabophone. Il a intégré l'EPA à l'âge de 23ans, en 1984 en qualité d'agent de paie puis calculateur de paie, l'année suivante. A partir du 1er aout 1988 et jusqu'au 1er aout 1997, il est versé dans un rôle conforme à sa formation, en l'occurrence l'animation en langue nationale. Monsieur Rebib sera nommé attaché de direction le 01/08/ 1997 puis chef de service du personnel le 1er janvier 2009, pour être promu chef de département du personnel et de la formation, le 1er juin 2016, poste qu'il occupa jusqu'à sa retraite le 31 décembre 2018.

Benameur Belkacem

Natif de Bordj dans la wilaya de Mascara, en 1958 Benameur Belkacem est titulaire d'une licence en sciences économiques option gestion.

M. Belkacem a intégré l'entreprise portuaire d'Arzew en Août 1988 en qualité de chargé d'études, poste qu'il occupera jusqu'au 1er mars 2006, date à laquelle il fut appelé à diriger le département des marchés jusqu'au 1er Mai 2015 où il a été nommé à la tête de la Direction du Développement jusqu'à sa retraite le 31 Décembre 2018.

30 années donc passées à l'EPA où Belkacem s'est distingué par sa droiture, son abnégation, son esprit d'équipe. Il était très méticuleux dans son travail et d'une gentillesse proverbiale.



LEXIQUE

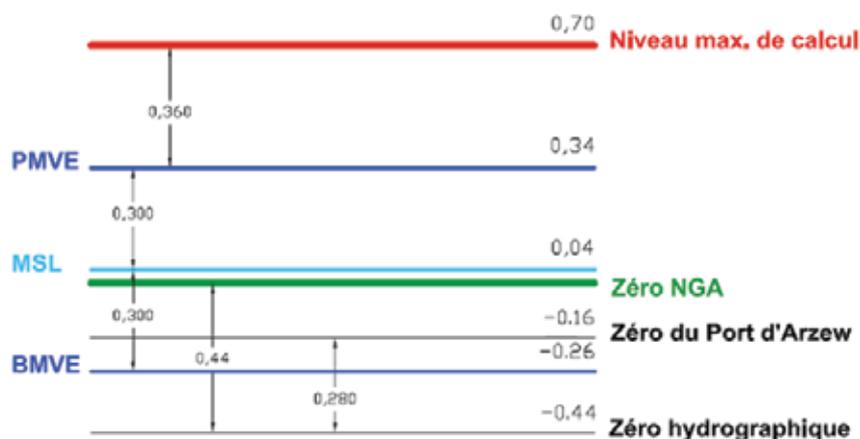
Nous poursuivons la liste des principaux termes et acronymes fréquemment utilisés dans le langage maritime et portuaire.

Zéro hydrographique (ou zéro des cartes marines) : niveau de référence des plus basses marées.

Pour définir la profondeur du moment, il faut ajouter la hauteur de la marée à la profondeur indiquée.

Ne pas confondre avec le NGA (niveau Général en Algérie) qui concerne les altitudes terrestres et basé sur le niveau moyen de la mer.

Ex. niveau de la mer Port d'Arzew



Charte-partie : contrat d'affrètement d'un navire

Tonnes de port en lourd (TPL) : poids maximal pouvant être chargé à bord d'un navire, incluant le fret, le ballast et les provisions de bord.

Déplacement : poids total du navire, c'est-à-dire le volume d'eau qu'il déplace.

Intermodal : transport recourant à au moins deux modes de transport sans rupture de charge ex ; conteneur qui est transporté par voie routière puis maritime ou remorque de camion chargée sur un roulier (RO/RO).

Tirant d'eau (draft ou draught) : distance verticale entre la quille et la ligne de flottaison

OMI : l'Organisation maritime internationale est l'organisme spécialisé des Nations Unies qui a pour responsabilité la sécurité et la sûreté de la navigation et la prévention de la pollution marine par les navires.

Hinterland : zone géographique d'influence économique ou région de production ou de consommation qui est desservie par un port. (Ex. hinterland du port d'Arzew : Zones Industrielles d'Arzew/Bethioua, Oran, Wilayas limitrophes...)

Connaissement : (Bill of lading ou B/L)

Document remis par le transporteur au chargeur lorsqu'il reçoit la marchandise. Il mentionne les informations basées sur la déclaration du chargeur (nature de la marchandise, caractéristiques, identité des contractants, port de chargement, nombre d'originaux, lieu paiement du fret...)

Charte-partie : contrat d'affrètement d'un navire

Notice of readiness (N.O.R.) : avis donné par le capitaine d'un navire affrété au voyage pour signaler à l'affréteur que le navire est prêt à charger ou décharger. L'écoulement du temps imparti aux opérations de manutention par la charte-partie est déclenché dans chaque port par la N/O/R.

Staries : (ou jours de planche) délai accordé dans un affrètement au voyage pour les opérations de chargement/déchargement de la cargaison. Le dépassement de ces délais contractuels par le chargeur ou le manutentionnaire sont les surestaries qui donnent lieu à des surestaries payables par l'affréteur.

Somme à payer par l'affréteur d'un navire à l'armateur pour chaque jour, dépassant le nombre de jours convenus dans la charte-partie, pour le chargement ou le déchargement du navire.

PRINCIPAUX INDICATEURS DE L'ACTIVITE PORTUAIRE

PORTS D'ARZEW ET DE BETHIOUA

Indicateurs	4ème Trimestre		
	2017	2018	VAR %
A) - Indicateurs de production			
1- Trafic global (tonne)	9 907 051	11 088 010	11,92
1.1- Trafic à l'import	573 908	593 122	3,35
1.2- Trafic à l'export	9 333 143	10 494 888	12,45
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)	10 854 937	11 301 818	4,12
3- Trafics particuliers			
3.1- Vrac liquides (tonne)	9 315 550	9 994 415	7,29
a) Import	472 313	513 650	8,75
b) Export	8 843 237	9 480 765	7,21
3.2- Vrac solides (tonne)	449 696	977 832	117,44
a) Import	8 466	12 726	50,32
b) Export	441 230	965 106	118,73
3.3- Marchandises diverses (tonne)	141 805	115 763	-18,36
a) Import	93 129	66 746	-28,33
b) Export	48 676	49 017	0,70
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	9 315 550	9 994 415	7,29
a) Import	472 313	513 650	8,75
b) Export	8 843 237	9 480 765	7,21
3.5- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	591 501	1 093 595	84,88
a) Import	101 595	79 472	-21,78
b) Export	489 906	1 014 123	107,00
3.6- Trafic céréales (tonne)	0	0	0,00
a) Import	0	0	0,00
b) Export	0	0	0,00
3.7- Trafic conteneurs (EVP)	29 384	29 276	-0,37
a) Import (EVP)	14 068	13 248	-5,83
Nombre pleins	14 068	13 248	-5,83
Nombre vides			
b) export (EVP)	15 316	16 028	4,65
Nombre pleins	3 600	3 834	6,50
Nombre vides	11 716	12 194	4,08
3.8- Trafic conteneurs (tonne)	44 160	44 914	1,71
a) Import (tonne) Net	33 127	32 689	-1,32
Nombre pleins	33 127	32 689	-1,32
Nombre vides			
b) export (tonne) Net	11 033	12 225	10,80
Nombre pleins	11 033	12 225	10,80
Nombre vides			
3.9- Taux de conteneurisation (%)	7,47%	4,11%	-44,99
3.10- Trafic véhicules (Nbr)	0	0	0,00
a) Import	0	0	0,00
Indicateurs	4ème Trimestre		
	2017	2018	VAR %
3.11- Trafic passagers	0	0	0,00
a) Débarqués			
b) Embarqués			
B) - Indicateurs Mvt navigation			
1- Nb navires à l'entrée	309	322	4,21
2- Nb navires à la sortie	307	327	6,51
3- Nb moyen navire/jour sur rade	3,03	3,05	0,66
4- Nb moyen navire/jour à quai	3,34	3,55	6,29
5- Sejour moyen navire/Rade (jours)	2,43	1,69	-30,45
6- Sejour moyen navire/Quai (jours)	1,85	2,05	10,81
7- TAT Navires céréaliers			

PRINCIPAUX INDICATEURS DE L'ACTIVITE PORTUAIRE

Indicateurs	2017	2018	Var %
A) - Indicateurs de production			
1- Trafic global (tonne)	42 381 743	44 806 611	5,72
1.1- Trafic à l'import	2 580 302	2 561 174	-0,74
1.2- Trafic à l'export	39 801 441	42 245 437	6,14
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)	44 966 830	46 035 861	2,38
3- Trafics particuliers			
3.1- Vrac liquides (tonne)	40 474 122	40 686 504	0,52
a) Import	2 095 739	2 201 646	5,05
b) Export	38 378 383	38 484 858	0,28
3.2- Vrac solides (tonne)	1 353 951	3 642 276	169,01
a) Import	91 002	50 839	-44,13
b) Export	1 262 949	3 591 437	184,37
3.3- Marchandises divers (tonne)	553 670	477 831	-13,70
a) Import	393 561	308 689	-21,57
b) Export	160 109	169 142	5,64
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	40 474 122	40 686 504	0,52
a) Import	2 095 739	2 201 646	5,05
b) Export	38 378 383	38 484 858	0,28
3.4- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	1 907 621	4 120 107	115,98
a) Import	484 563	359 528	-25,80
b) Export	1 423 058	3 760 579	164,26
3.5- Trafic céréales (tonne)	0	0	
a) Import			
b) Export			
3.6- Trafic conteneurs (EVP)	100 035	108 957	8,92
a) Import (EVP)	46 026	52 476	14,01
Nombre pleins	46 026	52 476	14,01
Nombre vides			
b) export (EVP)	54 009	56 481	4,58
Nombre pleins	11 041	13 050	18,20

Nombre vides	42 968	43 431	1,08
3.7- Trafic conteneurs (tonne)	149 919	166 662	11,17
a) Import (tonne)	117 495	126 230	7,43
Nombre pleins	117 495	126 230	7,43
Nombre vides			
b) export (tonne)	32 424	40 432	24,70
Nombre pleins	32 424	40 432	24,70
Nombre vides			
3.8- Taux de conteneurisation (%)	7,86%	4,05%	-48,47
3.9- Trafic véhicules (Nbr)			
a) Import			
b) Export	0		
3.10- Trafic passagers	0	0	
a) Débarqués	0	0	
b) Embarqués	0	0	
B) - Indicateurs Mvt navigation			
1- Nb navires à l'entrée	1 289	1 346	4,42
2- Nb navires à la sortie	1 287	1 351	4,97
3- Nb moyen navire/jour sur rade	3,17	3,20	0,95
4- Nb moyen navire/jour à quai	3,53	3,70	4,82
5- Sejour moyen navire/Rade (jours)	2,68	2,29	-14,55
6- Sejour moyen navire/Quai (jours)	2,00	2,04	2,00
7- TAT Navires céréaliers			



Entreprise Portuaire d'Arzew Spa au capital social de 15 800 000 000 D.A.
7, Rue Larbi TEBESSI – BP n° 46 – 31 200 Arzew Wilaya d'Oran – Algérie
Téléphone : +213 (0) 41 79 12 03/ 23 99
Fax D.G.: +213 (0) 41 79 24 00
E-mail : direction.generale@arzewports.com
site web: <http://www.arzewports.com>